

琉薩間航路を往還する大型馬艦船の運用について

著者	三枝 大悟
出版者	法政大学沖縄文化研究所
雑誌名	沖縄文化研究
巻	48
ページ	175-232
発行年	2021-03-01
URL	http://doi.org/10.15002/00024320

琉薩間航路を往還する大型馬艦船の運用について

三 枝 大 悟

はじめに

本稿では、一八世紀末に登場し、琉球・薩摩間を往還した大型馬艦船の事例から、民間船でありながら公用を帯びた船がどのように運用されたかを検討し、一九世紀の琉薩間航路における海上交通の一端を明らかにする。

この時期以前、那覇から薩摩の山川・鹿児島に向けて琉球の使者や貨物を運ぶ船には、主に首里王府が所有する楷船があったが、その数は二隻と限られていた。そのため、薩摩藩からの貨物輸送の要求にこたえるには、藩が認可した大和船に頼らざるを得なかった。しかし、一八世紀末には、琉球側が運用する船として、一二反帆の規模を有す大型馬艦船が、この航路に参入するのである。

大型馬艦船参入の経緯は「琉球館文書」から明らかである。⁽¹⁾これによると、王府は一七八七年（乾隆五二・天明七）に、薩摩藩から、今後の使者上国には琉球の船を用いるようにとの命を受けた。当初は、馬艦船は小船のため不可とされていたが、王府は那覇の船持である大嶺筑登之親雲上に一二反帆の大型馬艦船を五、六隻建造させ使者の移送にあてた。のち、一七九二年（乾隆五七・寛政四）から翌一七九三年（乾隆五八・寛政五）にかけて、王府から藩に対し、大型馬艦船のうち二隻を、使者の乗船だけでなく、鹿兒島にある琉球館への貨物輸送船としても用いたい旨の請願がなされた。

しかし、藩はこの請願を即座に受け入れたわけではなかった。喜舎場一隆氏は、王府が藩に対し、大和船での使者上国は中国漂着の際に琉日関係が露呈する危険性があることや、琉薩間航路に馬艦船が参入することになっても、大和船、ひいては藩側の權益を脅かさないことなどの理由を挙げ、藩の説得にあたったことを述べた。⁽²⁾豊見山和行氏は、王府が藩に対し、服属儀礼をつつがなく行うために馬艦船でも物資を運ぶ必要があることを強調して嘆願し、結果として大和船にはば独占されていた琉薩間航路に琉球船を割り込ませることに成功したことを指摘した。⁽³⁾藩が王府の請願を直ちに受け入れなかった理由は明示されていないが、喜舎場・豊見山両氏が指摘した点が複合的に関係していたと考えられる。

二年間にわたる請願の末、貨物輸送船としての使用を認められた大型馬艦船は、当初は藩によってその運用に年限が定められていたが、年限の終了にあたって王府から延長の請願がなされ続け、つい

に一八一二年（嘉慶一七・文化九）に無期限での運用が許可された⁽⁴⁾。以降、この船は琉球王国の終焉まで、琉薩間航路上の運航を続けたのである。

同船の呼称は喜舎場氏が「運送馬艦船」として以降、研究史上において統一されず、主に参照先の史料上の名称や、単に「運送船」などと呼ばれてきた。しかし、運送船には首里王府が所有する官船としての意味があり、行論上、混同するおそれがある。史料上では本稿で取り上げる事例をはじめ、「春（夏）運送船」、「春（夏）運送馬艦」の表記が多くみられ、後掲する史料一には「運送馬カン船」の名がみえる。また、春夏の定期便の他に、臨時的に琉薩間航路に就航した馬艦船も「運送馬艦船」と称する事例がある⁽⁶⁾。一方で、「仲地親雲上十二反帆馬艦」のように、人物名と船の規模を示した呼称もみられるが、これは一般的な民間船と同様の呼び方で、公用を帯びた船と区別がつかない。これらの理由から、本稿では、公用を帯びて琉薩間航路を運航する大型馬艦船の総称として「運送馬艦船」を用いる。なお、貨物船としての運用が許可される一七九三年以前の同船に「運送」馬艦船の名はそぐわないが、混乱を避けるため、この名で統一する。

運送馬艦船と楷船の最大の違いは、楷船が王府所有の官船であるのに対し、運送馬艦船は王府が民間船を利用したものだという点にある。しかし、これまで運送馬艦船について分析した研究は限られ、実態は判然としていない。その理由は、運送馬艦船が本来は民間船であるがゆえに、公的な史料が残りにくいことにあると考えられる。

本稿は、王府の行政記録と、主に中国で作成された琉球船漂着時の取り調べ記録を中心に、運送馬艦船に関する史料を紹介する。それとともに、楷船など、他の大型船・公用船の史料と比較し、運送馬艦船の運用の実態を検証する。また、後段で指摘するが、運送馬艦船の登場以降、楷船も含んだ琉薩航間路船全体のあり方にも変化がみられる。民間船の分析から、琉球の海運の担い手について検討したい。

なお、本稿で用いる元号は、琉球王国時代までは中国の元号を用い、琉球藩が設置された一八七二年（明治五）より後は日本の元号を用いるが、王国時代であっても琉日関係に関する内容については、日本の元号を併記する。また、ことわりがない限り、琉薩間航路船とは琉球船を指すこととする。

第一章 先行研究の整理と本稿の位置づけ

琉球の海運に関する研究は、中国・日本との外交儀礼・貿易、漂流・漂着、輸送貨物、情報ネットワークなど多岐にわたり、二〇〇〇年代後半から二〇一〇年代にかけては、特に絵図から船舶を検討した成果が挙げられている。⁽⁷⁾本章では、本稿に特に関わる、商船としての馬艦船と、琉薩間航路船の研究史において特に重要と思われるものを整理する。

まず、商船としての馬艦船について述べる。近世の馬艦船研究の嚆矢は喜舎場一隆氏の著作であり、その名称や出現の経緯、規模などを網羅的に解説した。⁽⁸⁾その後、池野茂氏が古琉球期から近代にいたる琉球船の海運について論じ、喜舎場氏も触れた漂流・漂着記録にさらに検討を加えた。⁽⁹⁾

高良倉吉氏は、民間の商船である馬艦船が離島からの税物輸送を請け負ったり、本来は各間切・村所有の公用船である地船を民間人が借り受けて商船として運用する「預船」が現れたりすることを論じた。⁽¹⁰⁾これにより、商船であるとともに公用にも従事した馬艦船の運用の多様性と、その具体例が明らかになった。

岑玲氏は、清代檔案に記された、「琉球民間船」の漂着に関する膨大な情報から統計を作成し、航海の目的や搭乗者数、貨物など広範囲にわたって検討した。⁽¹¹⁾ただし、後述するように岑氏の「民間船」の概念には検討の余地がある。

次に、琉薩間航路船については、これも喜舎場氏の仕事が初期の研究にあたり、楫船の名称、成立の過程、規模、建造費用などの検証を行うとともに、⁽¹²⁾前述の通り運送馬艦船の成立を紹介した。その後、研究は細分化しており、本稿で取り上げる船方（乗組員）に関しては、真栄平房昭氏が楫船について、深澤秋人氏が楫船・運送馬艦船・飛船について具体的な事例から検証を行っている。⁽¹³⁾

深澤氏による運送馬艦船と楫船の分析対象は、一八四四年（道光二四）の「津口通手形」から判明する水主の出身地構成などである。その著作においては、真栄平氏が分析した、一七六二年（乾隆

二七・宝暦一二）に土佐国大島浦（現在の高知県宿毛市）に漂着した楷船と、一八四四年の琉薩間航路船計五隻を比較し、水主の「出身地のバランスは、一八世紀と一九世紀の時期差、あるいは年ごとに異なる」可能性を指摘した。¹⁴ これを受け、拙稿では一七九八年（嘉慶三・寛政一〇）に下総国銚子浦（現在の千葉県銚子市）に漂着した運送馬艦船の事例を紹介し、船方の数が一八四四年の運送馬艦船に比べて少ないことなどを指摘した。¹⁵

また、渡辺美季氏は、琉球人が行った、中国に対する琉日関係の隠蔽を論じるため、琉薩間航路船を取り上げている。¹⁶ その著作において、中国に漂着した楷船と運送馬艦船について、清代檔案・『歴代宝案』・『中山世譜』を照合して「地名詐称リスト」を作成し、各船がどのような虚偽申告を行ったのかを紹介した。前述した岑氏の著作は、渡辺氏が行った中国と琉球、双方の史料の照合を経ないまま、琉球船の搭乗者の申告に基づき、琉薩間航路船も民間船として扱っている点が問題といえる。

本稿が行う運送馬艦船の研究は、高良氏の著作にみられる、公用を帯びた民間船の視点を受け継ぎ、より大規模な公用を担った事例を報告するものである。その手法として、『琉球王国評定所文書』などに所収される行政記録を収集するとともに、渡辺氏の手法と同様に、清代檔案・『歴代宝案』・『中山世譜』などに記された琉球船の漂流・漂着記録を照合・抽出した。これにより得られた情報を、深澤氏が分析した一八四四年の事例などと併せて検討することで、通時的な運送馬艦船の傾向と変遷を見出したい。

第二章 運送馬艦船の運用

具体的な事例の検討を行うにあたり、渡辺美季氏が作成した「地名詐称リスト」を参考に、①船体、②貨物、③船具、④船方の人数、⑤船方の構成、⑥琉日関係の隠蔽についての情報を史料から抽出したのが、運送馬艦船についての表一と、楷船についての表二である。⁽¹⁷⁾ 時期は、運送馬艦船の漂着事例の初見である一七九一年（乾隆五六）以降を対象とした。出典は大半が清代档案・『歴代宝案』・『中山世譜』だが、表一には、中国での詳細な取り調べと同等な情報を得られる事例として、一七九八年（嘉慶三・寛政一〇）の銚子漂着時と、一八五六年（咸豊六・安政三）の奄美大島漂着時の、日本側の取り調べ記録などからみて取れる情報を加えた。以下、表一・二に掲げた事例は、対応する記号（アルファベット）で表記する。

搭乗者名／人数／ 出身地	申告した出港地／ 出航日／漂着地／ 漂着日／申告した目的地	出典	備考
向開基等／45人／那覇府	記載なし／7月29日／福寧府 霞山県三沙地方／8月13日／ 北山徳島	選編pp.230-231、宝 案2-77-18、世譜10、 世譜附4	
大城（船頭）等／48人 （うち19人は「便人」）／ 那覇、渡地村、久米村、 渡嘉敷間切	山川／前年10月11日／銚子飯 貝根浦川口沖／2月20日／琉 球	世譜附5、琉球人漂 着一件、琉球船の 図	日本領への漂着
蒙仲地等／28人／那覇府	八重山／10月26日／安南／11 月28日／記載なし	選編pp.339-340、宝 案2-93-18、世譜10	
翁長筑登之親雲上等／30 人／那覇府	那覇／6月25日／江南省崇明 県／7月20日／大島	選編pp.354-355、宝 案2-97-03、世譜10	
安里等／28人／那覇府	記載なし／8月14日／閩省長 楽磁澳／8月27日／宝島	選編p.455、宝案 2-113-10、世譜11	
東三錫（天願親雲上）等 ／31人（うち4人「搭 客」）／記載なし	大島／前年9月9日／浙江象山 県爵谿汎洋面／6月15日／各 島を巡査	選編pp.463-464、宝 案2-117-04/2-118- 04、世譜11	
東士亮等／42人／琉球国	喜界島／10月19日／甫田県三 江口／記載なし／記載なし	選編pp.474-475、宝 案2-117-05、世譜11	
仲村楽（舵工）等／21人 ／那覇府西県西同庄泊同 庄等处	那覇／7月5日／臨海県主山洋 面／7月18日／喜屋武県	選編p.493、続編 pp.1170-1187、宝案 2-125-07、世譜11	
平姓大城筑登之親雲上 （船主）等／26人（うち1 人は「順便附搭」）／順 便附搭を除き那覇府	喜界島／11月14日／台湾鳳山 県／12月6日／記載なし	選編pp.818-819、宝 案2-172-06、世譜12	
宮里（船頭）等／41人	那覇／7月15日／奄美大島笠 利間切／7月21日／記載なし	従大和下状（咸豊6 年～7年）[108-2]	日本領への漂着

【出典〔略称〕】『清代中琉関係档案選編』〔選編〕、『清代中琉関係档案続編』〔続編〕、『歴代宝案』〔宝案〕、『中山世譜』〔世譜〕、『中山世譜附卷』〔世譜附〕、『琉球人漂着一件』（九州大学附属図書館所蔵）、「琉球船の図」沖縄県立博物館・美術館所蔵、「従大和下状（咸豊6年～7年）」（琉球王国評定所文書編集委員会編『琉球王国評定所文書 第13巻』浦添市教育委員会、1997年所収）。

表一 運送馬艦船漂着地取り調べ一覧

記号	年	船名	規模	貨物	船具
A	1791 乾隆56 寛政3	那覇西村大嶺筑登 之親雲上馬艦	長8丈5尺、 闊2丈3尺、 深1丈	黒糖（972桶、23甕）、 薬材等	
B	1798 嘉慶3 寛政10	那覇西村拾弍反帆 馬艦船	12反帆、 長サ20間、 船幅6間	茶、多葉粉、綿、犬 2匹等	
C	1800 嘉慶5 寛政12	那覇府西村仲地親 雲上十二反帆馬艦	12反帆	七分板、白米、水壺 等	棚杉板
D	1803 嘉慶8 享和3	西村翁長筑登之親 雲上十二反帆馬艦	12反帆	黒糖160,000余觔等	木錨1口
E	1812 嘉慶17 文化9	安里船		黒糖、鬱金、黄牛皮 等	杉板小舟
F	1814 嘉慶19 文化11	春運送馬艦		黄豆500包、衣箱、 釘鉄、雜物、馬1疋	杉板小舟1隻、独 木舟1隻
G	1814 嘉慶19 文化11	春運送馬艦		米640包、豆480包、 茶葉40包、烟80包、 大小杉木板2,500塊、 松木板1,500塊、佳蘇 魚、茶油等	杉板小舟1隻、独 木舟1隻
H	1816 嘉慶21 文化13	泊村名城馬艦、 夏運送馬艦、 仲村渠馬艦船	長9丈6尺、 樑頭濶2丈2 尺、深1丈	黒糖1,100桶	杉板小船（脚船） 1隻（長2丈4尺、 樑頭寛6尺8寸）独 木小船1隻（長2 丈、樑頭寛3尺4 寸）
I	1840 道光20 天保11	夏運送船		糧米1,100包、茶油、 綿花、茶葉等	杉板船
J	1856 咸豊6 安政3	夏運送船、 夏運漕船	15反帆	砂糖2,224挺	

搭乗者名/人数/出身地	申告した出港地/ 出航日/漂流地/ 漂着日/申告した目的地	出典	備考
武良瑞等/51人/武良瑞は 中山府首里県山川村	那覇/4月16日/温州府平陽県 琵琶外洋/5月6日/大島	選編pp.274-275、宝 案2-84-12、世譜10	
宮里等/48人/那覇府四町 村	那覇/7月12日/浙江省臨海県/ 烏父世麻地方	選編pp.356-357、宝 案2-97-04、世譜10	
馬文彪等/52人/馬文彪は 首里府	那覇/6月15日/山東登州府榮 城県/6月28日/大島	選編pp.410-411、宝 案2-108-17、世譜11	
照屋等/38人/那覇府	記載なし/8月14日/福州竿塘 /9月2日/宝島	選編p.455、宝 案 2-113-10、世譜11	
金広緒等/50人（うち13 人は役人、37人は船方） /役人は首里府、船方は 那覇府	那覇/6月25日/江南省蘇州府 崇明県/7月11日/巡哨周歴 三十六島	選編pp.587-588、宝 案2-136-18、世譜11	
向宏謨等/59人（うち16 人は役人、43人は船方） /向宏謨他1人は首里府	那覇/6月5日/浙江省鎮海県 /6月15日/烏父島地方巡査	選編pp.719-720、宝 案2-158-22、世譜11	
大城参良（舵工）等/37 人（うち9人は搭客）/搭 客を除き那覇府	大島地方/前年10月29日/福建 省漳浦県/5月4日/記載なし	選編pp.737-738、宝 案2-162-20、世譜12	
慶留間筑登之親雲上（船 主）等/42人（うち37人 以上は船方）/船主・舵 工・水主28人は那覇、水 主7人は久高島	八重山島/8月16日/広東省文 昌県/9月22日/那覇	選編pp.965-966、宝 案2-197-02、世 譜 13、案書 [113] 日 記 [135-1]	日記では慶留間筑 登之親雲上は船頭

【出典〔略称〕】『清代中琉関係档案選編』〔選編〕、『歴代宝案』〔宝案〕、『中山世譜』〔世譜〕、「案書（咸豊5年）」〔案書〕（『琉球王国評定書文書 第17巻』所収）、「年中各月日記（帳当座、咸豊6年）」〔日記〕（『琉球王国評定所文書 第12巻』所収）。

表二 楷船漂着地取り調べ一覧

記号	年	船名	規模	貨物	船具
a	1795 乾隆60 寛政7	春先楷船	長11丈2尺、 樑頭2丈8尺、 深1丈5尺	黒糖2,048桶、焼酎26 壺、塩豚、蘇木、箱 匣等	小杉板船2隻
b	1803 嘉慶8 享和3	楷船		黒糖250,000斤等	
c	1809 嘉慶14 文化6	楷船		黒糖234,259斤、 薬材箱梱約3、40万斤	
d	1812 嘉慶17 文化9	楷船、照屋船		黒糖	
e	1823 道光3 文政6	春楷船			杉板脚船2隻
f	1833 道光13 天保4	春楷船		酒、肉、布疋、瓦片 等	
g	1835 道光15 天保6	春楷船		米1,100包、豆110包、 紙20箱、茶葉120包、 板料400捆	
h	1854 咸豊4 安政元	夏楷船	長10丈、 樑頭潤2丈6尺	糧米11,200包、黄 豆500包、茶油100 壺、棉花5,000觔	舢板脚船1隻

第一節 船体

運送馬艦船は民間船であり、首里王府の要請で建造された最初の運送馬艦船を除き、その建造が船主に依頼された事例は見当たらない。むしろ、既存の馬艦船が運送馬艦船に転用されていた⁽¹⁸⁾。したがって、その規模はさまざまで、先島からの上納品などの輸送船として用いられるものもあった⁽¹⁹⁾。

漂流・漂着記録にみえる、運送馬艦船と楷船の各船体の全長と最大幅を示したのが表三である。ここからは、運送馬艦船は二七・二から三九・四メートルの全長があり、三二から三五・八四メートルの楷船に匹敵するか、準じる大きさを示すことが明らかである。楷船は主に進貢船を改装したもので、琉球では最大の規模をもつ外洋船であり、運送馬艦船の船主は同規模の船を、時に複数建造・所有する経済力があつたことを示している。なお、沖縄県立博物館・美術館には、Bを描いた「琉球船の図」が所蔵されている(図一)。

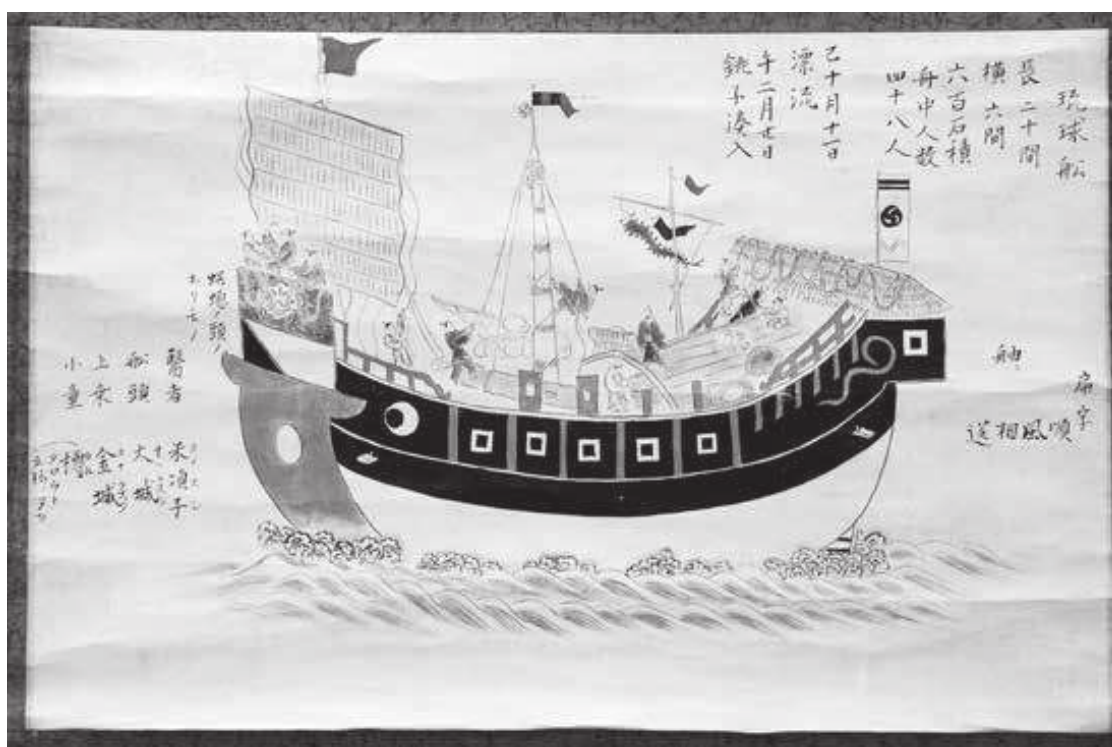
A・Bは、漂着時期の差が七年と短く、船主はどちらも那覇西村の大嶺筑登之親雲上であることから、両船は一七八七年(天明七)ごろに大嶺筑登之親雲上が王府からの依頼を受けて建造した五、六隻の船のうちの二隻である可能性⁽²¹⁾があるが、全長に約一二メートルもの差がある理由は不明である。

また、全長や最大幅とは別に、船の規模を示す単位に「反帆」がある。これは帆の大きさを表すもので、運送馬艦船は一二から一五反帆であることが表一からわかる。楷船は一五から一七反帆のものが知られる⁽²²⁾。反帆数と船体の大きさが比例するのであれば、楷船の方が運送馬艦船よりおおむね大き

表三 琉薩間航路船の規模

	A	B	H	a	h
年	1791	1798	1816	1795	1854
全長 (m)	27.2	39.4	30.72	35.84	32
最大幅 (m)	7.36	11.82	7.04 [※]	8.96 [※]	8.32 [※]

※史料上では「樑頭」。樑頭は船首を意味するが、漂着船の特徴を報告するという史料の性格上、幅が狭い船首の数値をあえて記し、最も広い部分を記さないとは考えにくいことから、ここでは最大幅を示すと考えた。



図一 琉球船の図（沖縄県立博物館・美術館所蔵）

いはずであるが、表三で取り上げた事例によると、最も大きいのは一二反帆のBであり、反帆数と全長・最大幅について強い関係性はみえない。

第二節 貨物

琉球から薩摩に向かう船は、貨物として砂糖や薬材などを積み、薩摩から琉球に向かう船は茶やタバコ、木材などを積んでいる。砂糖は主に琉球館の続料（維持費）にあてられる他、使者の進物や個人資本も積まれていた。⁽²³⁾

琉薩間航路船の砂糖積載量について、喜舎場一隆氏は「江戸時代後期の文化八年（一八一二）の事例を挙げてみると、一応楷船一艘につき、砂糖十八万斤程（馬艦船は十万斤）の積込みが規定されたが、その後文政五年（一八二二）に至ると、大略二十九万斤程度の積込みに増額されていた」とする。⁽²⁴⁾ 次の史料一及び史料二は、琉薩間航路船の砂糖積載量や内訳を述べており、先に引用した喜舎場氏の記述は、史料二に基づくものと思われる。

〔史料一〕⁽²⁵⁾

覚

一 楷船両艘一艘向

砂糖二十九萬五千斤程

内

十八萬斤程 蔵方届

一萬千五百斤程 中乗琉球役主従自物

四萬六千斤 船頭積間

内

二萬八千七百五十斤

但 王子三司官物奉行用物料、船頭相對にて年々積登申候。

八千五十斤

但 在番親方并滞在之役々統料前条同断積登申候

九千二百斤

但 船頭自物并相對次第諸士自物も積入申候。

五萬七千五百斤 水主四十人積間

但[Ⓐ] 水主共自物并相對次第諸人自物も積入、此の運賃を以渡世仕事御座候、外に壺

箱類も積入申候

運送船一艘

但 当分カイセン同様大船一艘罷居積荷之儀もカイセン同前積入、尤近年在番親方乗船にて差登申候

一 砂糖二十九萬斤程

内

十一萬五千斤

但 船頭水主四十一人之積間にて、各自分物并王子三司官以下在旅役々続料、又は諸士自物等積入候儀カイセン同断。

十七萬五千斤

但 在番親方其外乗合之役々主従自物、外壺箱類も積入申候。

Ⓑ 一 砂糖二十萬斤程

但[Ⓒ] 船頭船主水主自物并按司親方、其外琉球役々用物料、又は此跡上国之使者役々末々之者共。

右楷船并[Ⓓ]運送馬カン船積料、何程位積入可^レ致^二相応^二哉相糺可^二申上^二旨、被^二仰渡^二趣承

知仕相糺候処、大概右之通積入可^レ申、^⑤尤現在積届之儀は年柄次第之事にて、右外数より引入申儀も可^レ有^レ之、船々大小も段々有^レ之、旁以究ての儀難^ニ申上^一候、惣て馬カン船と申候得は、作事之仕様相替小振の方には相見得候得共、一定其通にては無^ニ御座^一楷船同様大船も御座候、然ば船々積荷之儀、余輕足にては遠海難^ニ乗得^一、何れにも乗能程之荷物積入不^レ申候て不^レ叶儀にて、専船之依^ニ大少^一積荷之多少も有^レ之候処、先達て積入斤数御取締に付ては、カイセン十八萬斤、馬カン船十萬斤、^⑥藏方砂糖自物砂糖無^ニ差別^一積届限に、御取締被^ニ仰渡^一必至と驚人申仕合御座候、藏方砂糖百五十萬斤之儀大和船積届御定有^レ之、被^ニ差下^一事にてカイセンへ積高候付ては、大和船積不足に相成及^ニ迷惑^一候付、手船積石差欠定式積石重積等及^ニ不足^一様、於^ニ琉球^一取計申事御座候間、自物砂糖之儀は九十四萬内にて候へば、カイセン馬カン積船石足丈も、大概右通之積足丈に相及申候付、積登候筋被^レ遊^ニ御吟味^一被下度奉^レ願候、此旨申上候、以上。

道光午二月

琉球館聞役

田辺七左衛門

識名親方

〔史料二〕⁽²⁶⁾

一 砂糖之儀、楷船一艘に十八萬斤程、馬艦一艘に同十萬斤程も積入候様、文化八未年閏二月被_レ召定置_二候処、道光二年奉_レ願趣有_レ之、楷船一艘に二十九萬斤つゝ、馬艦一艘に二十萬斤つゝ、藏方届之内并琉球人自物之内取合都合百十八萬斤丈ヶ積付被_二仰付_一候旨、御証文御船奉行へ被_二仰渡_一候段、田畑武衛門殿御取次御証文拝見被_二仰付_一候由、道光二年午三月聞役在番親方より、御物奉行へ御問合有_レ之候事。

史料一の成立年代は明記されていないが、道光午年は一八二二年（道光二・文政五）、一八三四年（道光二四・天保五）、一八四六年（道光二六・弘化三）が当てはまる。一八二二年（道光元・文政四）から一八二三年にかけては、識名親方朝英が上国使者として琉球館に滞在していることから、この「覚」が記されたのは一八二二年二月である。史料一を受けて要約したのが史料二といえる。

史料一・二によると、琉薩間航路船の砂糖積載量は、一八一一年（嘉慶一六・文化八）に、楷船は一隻につき一八萬斤程、運送馬艦船は一隻につき一〇萬斤程と定められ、次いで一八二二年には琉球側の願いにより、楷船は一隻につき二九萬斤、運送馬艦船は一隻につき二〇萬斤と改められた。一八一一年より前の状況は不明である。

藏方届と自物は、前者が琉球館の続料で、後者は使者が持参する進物や、積間・乗間・船間などと

呼ばれる使者及び船方の個人資本、そして王府が薩摩藩に売却を依頼した砂糖であると考えられる。

深澤秋人氏は一八四四年（道光二四）の琉薩間航路船について、「首里王府が薩摩藩に売却を依頼した砂糖である可能性がある」「琉球諸士御頼」の砂糖が、琉球船と大和船、複数隻に分散して積載されるのに対し、使者の乗間は大和船にのみ用意され、琉球船にはみられないことを指摘した。⁽²⁸⁾

しかし、史料一に「水主共自物并相対次第諸人自物も積入、此の運賃を以渡世仕事御座候」（傍線①）とある通り、琉薩間航路船の船方にとって、個人資本の売却及び依頼された貨物の運賃から得られる収入は、生活に欠かせないものであった。

史料一によると、楷船の積荷には琉球館の続料、使者の自物、船頭や水主といった船方の積間が確保されている。一八四四年の楷船・運送船・運送馬艦船に乗間の記載がないのは、史料の残存状況によるものではないだろうか。

史料一で、運送船が積む砂糖の総量と内訳の後には、「一 砂糖二十萬斤程」（傍線②）と、その但し書きが続き、運送馬艦船は楷船・運送船と異なって立項されていない。しかし、次の文では楷船と「運送馬カン船積料」（傍線③）について述べられており、ここまでで運送馬艦船の名がみえないのは不自然である。運送船の積荷について述べた後、唐突に表れる「一 砂糖二十萬斤程」という数値は史料二の「馬艦一艘に二十萬斤つゝ」と一致していることから、この一行は本来、「一 運送馬カン船両艘一艘向 砂糖二十萬斤程」か、類似する内容であり、史料一の筆写過程で脱落したとみるべき

である。そのように考えたうえで、運送馬艦船が積む砂糖の内訳には「積間」の記述がなく「船頭船主水主自物」(傍線C)とされている点には注意が必要だが、楷船の「水主四十人積間」も「水主共自物」(傍線A)と表現されていることから、運送馬艦船にも船方の積間があった可能性は高いと考える。⁽²⁹⁾

さて、これらの規定をふまえ、実例をみてみる。表四では琉薩間航路船が積載した砂糖の量を挙げた。ただし、砂糖樽の容量は一定せず、A・Hの「桶」や「甕」の具体的な容量は不明であるため、あくまで試算である。

まず、運送馬艦船についてみると、A・B・Dが規定不明の一八一一年より前、Hが一八一一年の規定より後、Jが一八二二年の規定より後のものである。規定不明及び一〇万斤の積載が定められた時期の事例では、Dがやや多いものの、基本的には一〇万斤前後を推移している。一方、Jは一八二二年の規定に近い。一八四四年の運送馬艦船の一隻は二四万三〇五五斤を積んでおり、規定と実例がおおむね一致しているといえる。⁽³¹⁾

以上、述べた通り、運送馬艦船が積載する砂糖の量の実態は、一八一一年の規定以前から一八二二年より前までは一〇万斤程度、一八二二年以後は二〇万斤前後を積んでおり、おおむね規定に則していたことが明らかとなった。砂糖の量が数万斤増減することについては、史料一の通り、馬艦船の大きさは、その年の生産量に左右されるのであろう(傍線E)。

なお、楷船については、いずれも一八一一年の規定より前の事例で、変化をみて取ることができな

表四 琉薩間航路船が積載した砂糖の量

	A	B**	D	H	J	a	b	c
年	1791	1798	1803	1816	1856	1795	1803	1809
史料上の 表記	972桶、 23甕*	100,000 斤**	160,000 余觔*	1,100桶*	2,224挺 186,685斤	2,048桶*	250,000斤	234,259斤
斤*	99,500	100,000	160,000余	110,000	186,685	204,800	250,000	234,259斤

※「桶」、「甕」1つあたりを100斤として試算した。また、「觔」は「斤」と同等とした。

※※帰国中に漂流したため、表一では貨物に砂糖を挙げていないが、『琉球人漂着一件』には上国時に積載した砂糖の量がみえる。

い。ただし、規定以前の事例でありながら、後にまず定められる一八万斤をかなり上回っていることには注意が必要である。砂糖の総量に関する記述ではないが、史料一には、琉球船が蔵方砂糖と自物砂糖を区別なく輸送したことが、大和船の迷惑につながった出来事が記されている（傍線⑤）。一八一二年の規定は、薩摩藩が楷船の砂糖積載量を制御しようとした結果である可能性がある。

第三節 船具

貨物以外の積載品のうち、中国での漂着記録には小舟が少なからず現れる。「杉板舟」、「独木舟」などと呼び分けていることから、二種類の異なる小舟があったことがうかがえる。一八四四年（道光二四）の官船と思われる一二反帆運送船には、「伝馬」と「くり舟」が積まれており、³²⁾杉板舟が伝馬船、独木舟がくり舟に対応する。これらの小舟は舳として使うために積み込まれたと考えられるが、Dの事例では運送馬艦船の沈没を受けて搭乗者が「杉板」に乗り移っており、救命ボートとしても利用されていた。

運送馬艦船が搭載した小舟の大きさは、Hのみ記録されている。その形は不明だが、比較材料がある伝馬船について、次の二点から検討したい。

まず、板井英伸氏は東京国立博物館が所蔵する一九世紀の絵図である「沖縄県船図」に描かれた石伝馬・馬艦船伝馬・唐船伝馬・クリ船の四艘の小舟について（図二）、その全長と最大幅の比率を示した⁽³³⁾。これらの舟のうち、伝馬船である三艘と且に搭載された杉板小船を比較したのが表五である。杉板小船の大きさは、絵図のいずれの伝馬船とも合致はしないが、全長と最大幅のバランスは、唐船伝馬と近似する。

また、楷船の事例ではあるが、『大島筆記』には一七六二年（乾隆二七・宝暦一二）に土佐国に漂着した春楷船の絵図が収録され、楷船が搭載する伝馬船として唐船伝馬によく似た形状の舟が描かれている（図三）。運送馬艦船と楷船では民間船と官船の差があるが、同等の規模・構造・役割をもつ船であり、伝馬船も同様だったと考えられる⁽³⁴⁾。

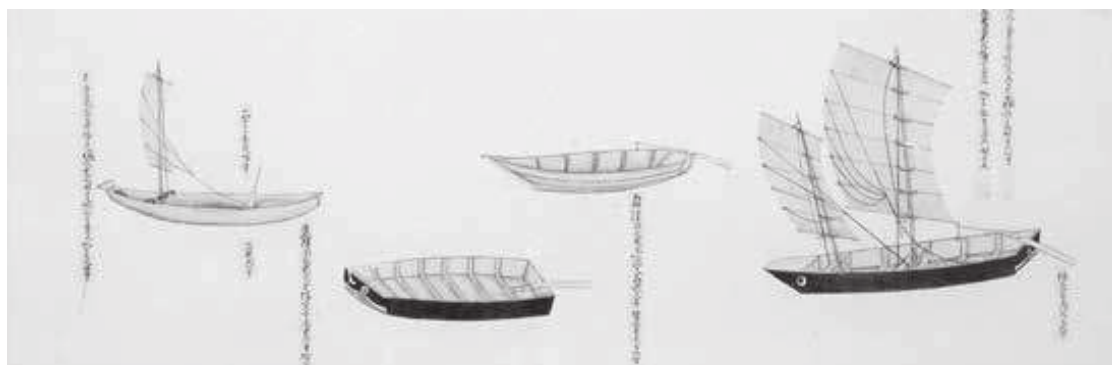
さて、官船である楷船の船具は船手座が格護していたことが指摘されているが、民間船である運送馬艦船の船具は誰が主体となって調達したのだろうか。豊見山和行氏は一七三四年（雍正一二）に、首里王府が朝鮮人漂着民を中国に護送する際に利用した馬艦船に、進貢船や楷船と類似する旗を掲げたことを指摘している⁽³⁶⁾。この旗は官船同様、船手座から「拝借」されたものだった⁽³⁷⁾。では、碇や楫、綱などの、もとより船に付随する船具（綱については綱具とも表記される）についてはどのようなようであつたか、次の史料をみってみる。

表五 伝馬船の規模

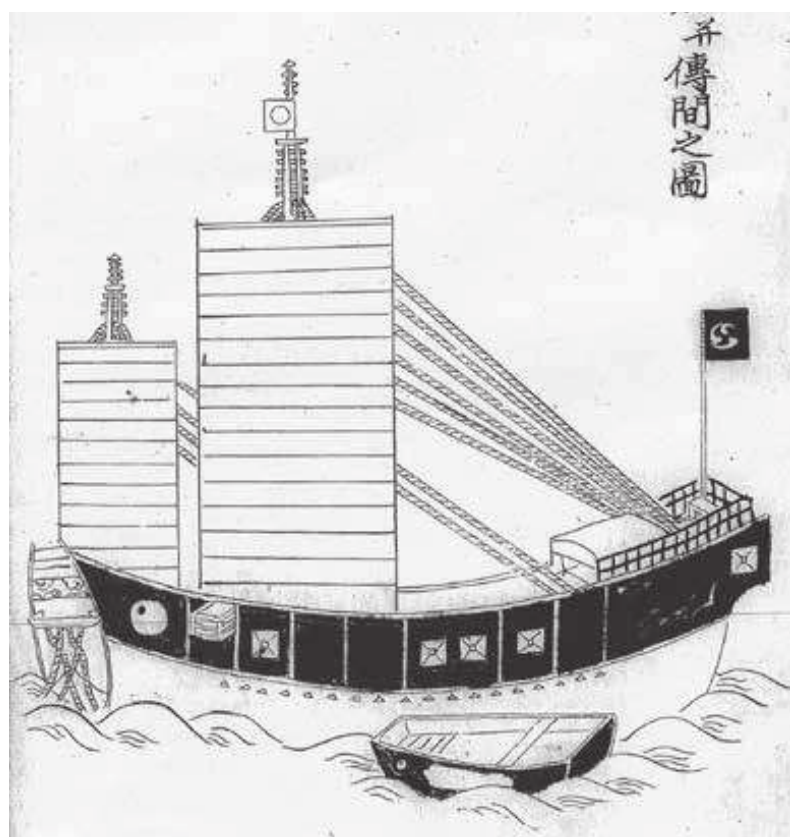
	H杉板小船	石伝馬 [※]	馬艦船伝馬 [※]	唐船伝馬 [※]
全長 (m)	7.68	9.545	6.06	6.969
最大幅 (m)	2.176 [*]	2.121	1.212	1.97
全長／最大幅	3.529	4.5	5	3.538

※「樑頭」の長さを最大幅とみたもの。

※※石伝馬・馬艦船伝馬・唐船伝馬は「沖縄県船図」（東京国立博物館所蔵）より。板井英伸「『那覇港図屏風』にみる19世紀那覇港の船」掲載の数値を若干改変した。



図二 「沖縄県船図」 右から 石伝馬・馬艦船伝馬・唐船伝馬・クリ船
(東京国立博物館所蔵 出典：ColBase [<https://colbase.nich.go.jp>])



図三 『大島筆記』所収「春先馬船并伝馬之図」（国立国会図書館所蔵）

〔史料三〕⁽³⁸⁾

口上覚

去年運送船持戻之等御用伽

楫壹両

但、ときへしてこ六ツへしてこ五ツ用釘共

代錢四百六拾貫文

右者恐多御座候得共申上候。私所持馬艦船之儀此節
春運懸船被仰付置候処、所持楫本弱相懸無心元次第御
座候間、何ぞ代錢差替所望被仰付被下度偏奉頼候。此
旨何分ニも宜様被仰上可被下儀奉頼候。以上。

西村嫡子

古波蔵筑登之

卯十二月

〔史料四〕⁽³⁹⁾

口上覚

長不足ニ付御用伽

杉大帆けた忒本

壹本ニ付百三拾貫文ツ、

代錢

右者恐多御座候得共申上候。私所持馬艦船之儀、去夏
春運送船被仰付候処、本行之之^(ママ)けた有合不申候付拝借
被成下候。依之奉存候儀御成合之程茂如何敷奉存候得
共、登之砌桅島江漂着仕段々物入之儀共有之、御国元
ニ而被成下候半方運賃ニ而者雜費中々筈合不申、右帆
けた木買求方何共不及力無是非買欠帰帆仕居申事御座
候間、件之次第別段之御取分を以何如そ当年迄者拝借
被仰付候歟、又者代錢差替を以所望被成下候共両様之
間被仰付被下度偏ニ奉願候。此分ニも宜様被仰付可被
下儀奉頼候。以上。

船主西村

卯十二月

古波蔵筑登之

史料三と史料四は、いずれも一八五五年（咸豊五）に、西村の船持である古波蔵筑登之が提出した要望書である。

史料三によると、古波蔵筑登之はこの年の春運送船として首里王府から命を受けた馬艦船の楫が、その用を終えたのち「心元無く」なったため、「代銭差替」を願い出ている。これは王府の支払いによる楫の補修または取り換えを望んでいるものと思われる。

また、史料四では、古波蔵筑登之は所持する馬艦船を春運送船として運行させるにあたり、すでに帆桁を借用していたが、上国中に漂流した結果、出費が重なり、帆桁の木を買うことができなかったため、返済期限の延長または代銭差替をしてもらえるよう要望している。⁽⁴⁰⁾

つまり、運送馬艦船の船具は原則的に船主が用意するものではあるが、公用を果たすために必要な場合は、官船と同様、王府から提供を受けることができたのである。⁽⁴¹⁾

第四節 船方的人数

運送馬艦船の搭乗者全体の人数は、表一をみると、Bの四八人からHの二人までかなり幅がある。中でも最も詳細に搭乗者の内訳を示すのがBであり、全四八人のうち、船頭・楫取・佐事・定加子・水主・船頭供といった船方は二九人で、残る一九人は「便人」、つまり乗客であつた。⁽⁴²⁾

乗客がある例は他にもあり、Fは全三一人中四人が「搭客」で、二人は上国使者など、首里王府の

役人だと考えられる。これらを除くと船方は二五人である。Iは全二六人中一人が僧侶で、これも船方は二五人である。

以上、みてきたように、運送馬艦船の船方は、おおむね二五から三〇人ほどであったといえる。船方の人数について、官船である楷船は、一八〇一年（嘉慶六）には四一人と定められており、⁽⁴³⁾ おおむねこの人数が定数とされた。⁽⁴⁴⁾ 運送馬艦船の船方は、楷船の定数と比べて一〇人以上少ないことになる。⁽⁴⁵⁾

ただし、一八四四年（道光二四）の運送馬艦船の船方をみると、二隻とも三七人が乗りこんでおり、楷船の定数より少ないとはいえず、人数が増えている。時期が近いIとは二人もの差がある。

一方、楷船もd・gでは規定より少ない船方の人数で運航しており、特に一八四四年の運送馬艦船の事例と時期が近いgは、船方が二八人と、運送馬艦船の一般的な傾向に近い。

これらを総合すると、運送馬艦船の船方の人数は、当初楷船より少なかったが、一八三〇から四〇年代にかけて、楷船の船方に少人数の事例、運送馬艦船の船方に大人数の事例がそれぞれみられるようになり、この時期に両者の差が小さくなっていったという変遷像がみえてくる。ただし、楷船は一八四四年にはふたたび四〇から四一人で運航しており、全ての楷船に同様の事態が起きたわけではない。この時期、琉薩間航路船をとりまく環境にどのような変化が起きていたのかについては、第三章で検討する。

第五節 船方の構成

船方の構成、特に出身地については、前述の通り先行研究があり、その大部分を占める水主が注目されてきた⁽⁴⁶⁾。先行研究と比較するために、本節でもまずは水主を対象に検討する。

拙稿ではBの船方について、出身地別に集計を行った⁽⁴⁷⁾。これによると、水主は那覇・渡地村・久米村といった町方出身者が一六人、渡嘉敷間切出身者が三人と、大半を町方出身者が占め、航海技術で高名な島嶼部出身者はごく限られた。

深澤秋人氏は、一八四四年（道光二四）の運送馬艦船二隻の水主の出身地は、どちらも町方の出身者が多いことを指摘した⁽⁴⁸⁾。運送馬艦船の水主の出身地が詳細にわかるのは、管見の限りこの三例のみで、他の事例では、運送馬艦船も楷船も、搭乗者は「那覇府人」、「中山府人」などとひとまとめにされることが多い。

Hの搭乗者は、内訳は不明ながら那覇西村と泊村を中心とする人々で構成されたことが述べられており、この時はある程度細やかな取り調べがなされたようである⁽⁴⁹⁾。事例は少ないが、運送馬艦船の船方、特に水主は、町方出身者が主となる傾向があったと推定できる。

一方、楷船の水主について、一七六二年（乾隆二七・宝暦一二）の春楷船では、慶良間島出身者が大半を占めていたことが指摘されている⁽⁵⁰⁾。これに関して、一八二六年（道光六）九月付の仰渡書をみておきたい。

「史料五」⁽⁵¹⁾

渡唐船並楷船水主之儀、慶良間島之者は三ヶ二、地下之者は三ヶ一、申付候処、頃年地下勝に相成、甚不可然儀候（後略）

これによると、渡唐船と楷船は、水主のうち三分の二を「慶良間島之者」、三分の一は「地下之者」で構成するよう申し付けていたが、近年は後者が前者を上回る人数になっている、としているのである。「地下之者」とは町方の人間を指していると考えられる。楷船の水主の出身地構成は、本来の規定上では島嶼部出身者が重きを担っていたのである。

史料五の後半にある通り、楷船の船方の出身地構成は、一八二〇年代には変わり始めていた。この状況は、深澤氏が分析した一八四四年にも引き継がれており、官船とされる楷船・運送船の計三隻の水主においては、町方出身者と島嶼部出身者の比率がほぼ拮抗し、うち夏楷船は町方出身者の人数が慶良間島出身者を越えていたことが指摘されている。⁽⁵²⁾

以上の分析から、運送馬艦船と楷船の水主の出身地構成について、運送馬艦船が出現した一八世紀後半には、運送馬艦船は町方出身者が主、楷船は島嶼部出身者が主、という違いがあったが、一八二〇年代には楷船の水主の出身地構成が町方出身者に偏りはじめ、両者の差異は小さくなったと考えられる。

次の史料では、慶良間島が困窮している様子がわかる。

〔史料六〕⁽³³⁾

一 慶良島^(マヤ)之儀、地面狭有^レ之候上、石原薄地之所にて作職方一篇にては渡世難^レ成、漁獵又は山
工等之働を以相営、且^レ不人足之小島渡唐船楷船馬艦船々方等も被^ニ仰付^一、平日島方には老若
之者共相揃候処、大薪木仕候ては手隙を費作職方差支、所中及^ニ難儀^一候事。

この史料は年代が不明だが、慶良間島の人々が船方を務める船舶に、渡唐船・楷船とともに馬艦船の名が挙げられていることから、一八世紀末以降に作成されたと推定される。慶良間島の人々は土地が貧しく、人口が少ないにもかかわらず、様々な仕事を命じられ、苦勞を味わっていることを記しており、その仕事の中には船方も含まれているのである。こうした状況が生じた理由は不明であるが、公用船の船方にしめる慶良間島出身者の割合の低下には、慶良間島の困窮が影響していると考えられる。

次に、運送馬艦船の船方の選出について検討したい。史料六では、渡唐船・楷船とともに、馬艦船の船方も、首里王府によって「仰せ付けられ」とされている。しかし、運送馬艦船は冒頭に述べた通り民間船で、船主は商人である。船主は王府から依頼された仕事を請け負う以前から大船を所有し

ており、すでに船方との関係を築いているのであり、王府による承認を要したとしても、選出には船主の影響力が強く働いたのではないだろうか。ここでも船方の構成を手掛かりとして検討したい。

事例としては、Bでは水主一九人中、渡嘉敷間切出身者が三人で、これは史料五で近接する慶良間島出身の水主の減少が指摘される約三〇年前の記録である。一八四四年の運送馬艦船は、二隻とも水主二人中、慶良間島出身者は二人ずつである。⁽⁵⁵⁾

また、運送馬艦船と同じく、公用を帯びた民間船で、八重山からの上納品を輸送する御米漕船の事例をみてみる。⁽⁵⁶⁾ 時期は下って一八七七年（明治一〇）、船主は那覇西村の渡嘉敷筑登之親雲上で乗船しておらず、船頭は大里間切与那原村古謝筑登之の二三反帆船である。搭乗者は、船頭を含み船方を指すと思われる「乗組」が二人、「船客」が一人で、各々肩書はない。船頭を除く搭乗者の出身地は、船頭と同じ与那原村四人、泉崎村と西村が各二人、東村と久米村・首里・八重山が各一人である。船客は八重山出身の一名だろう。この船の船方は、船頭と同郷の者の他は町方の人々が占め、慶良間島の人はいない。

以上から、史料六は慶良間島出身者が渡唐船・楷船・馬艦船の船方に加わることがあることを示しているが、運送馬艦船を含む、公用を帯びた民間船の場合は、王府によって慶良間島出身の船方の加入を強制されるものではなかったといえる。

船方の選出について船主側が主導していたと考えられる理由として、次に、船主の乗船を挙げた

い。Iは、船主自身が運送馬艦船に乗船している事例であり、C・D・Fもその可能性が高い⁽⁵⁷⁾。一方、

B・Hでは搭乗者全員の名が判明しているが、船主は乗船していない。船主の乗船を自由に決められるのは先島からの上納品の輸送船でも同様で⁽⁵⁸⁾、民間船ならではの特徴といえる。

深澤氏は渡唐船の佐事と水主について、その任命に当たっては渡唐役人が船手座において協議し、船頭が選出された佐事と水主の推薦書である「おかず書」を作成し、評定所への提出がなされたことを明らかにした⁽⁵⁹⁾。

一方、琉薩間航路船についてはそのような船方の選出方法はよくわかっていないが、康熙から乾隆年間のものに比定される、案文と思われる史料に、初期の運送馬艦船の船方に関する断片的な記述がある。

〔史料七〕⁽⁶⁰⁾

今般江戸立人数乗船之儀、早々上着無之候得者段々御勤方差支候次第有之候処、馬艦船佐事加子之儀船柄不宜由被聞召上候間、随分船功之者より里可見合旨分ケ而被仰渡候趣承知仕、尤船主大嶺筑登之親雲上より当唐船佐事加子之内より里渡唐掛而雇入被仰付度筋、中乗之人数次書を以訴出之趣有之其通被仰付置候（中略）江戸立格別之方二而一往訟出之通被仰付置候訳も有之候条、以後船方為御進右御雇那覇水主拾人之内より里両唐船々頭江調部方被仰付候上、何与そ七八人程者渡唐

船水主之内召加候様被仰付被下度奉存候、此旨被仰上可被下儀奉頼候、以上。

船主大嶺筑登之親雲上による運送馬艦船の建造以降、比定年代に近い時期で江戸立ちが行われたのは、一七九〇年（乾隆五五・寛政二）と、一七九六年（嘉慶元・寛政八）であり、いずれかに関する記述である可能性が高い。これによると、初期の運送馬艦船の船方は、職務経歴と思われる「船柄」が思わしくなく、王府から、十分に経験と功績を有する者をあてるように指示がなされていた。これに対し、大嶺筑登之親雲上が渡唐船の佐事・水主から運送馬艦船の船方を出してほしい旨を王府に願った結果、渡唐船で働く那覇の水主から、その船頭が七、八人を選出することが決められたのである。選出される水主の居住地が那覇に限定されていることは注目すべきだが、理由は不明である。

この措置が取られた理由には江戸立ちであることが挙げられており、継続された期間や、定例の運送馬艦船の往還にも適用されたかは定かでないが、船方を介する運送馬艦船と王府との関係がみて取れた。では、運送馬艦船に当初からいた船方や、渡唐船からの雇い入れ以外の大半の船方の選出は、どのように行われたのだろうか。時代が下るが、一八五六（咸豊六）年の史料がある。

〔史料八〕⁽⁶¹⁾

「本文遂披露候処、申出通二者難被仰付、宮古島行楷船船頭佐事加子

西村五男

口上覚

島袋にや^(印)

水主同様御取持被仰付候。以上。

恐多御座候得共申上候。私所持拾貳反帆馬艦船之儀、

辰四月

内間親雲上

副使小禄親方御乗船被仰付置候処、江戸立年季御延相成

宮平親方」

候付、御国元江之御用船被仰付度先達而奉願候処、宮古島御米漕相勤候様被仰渡趣委曲奉承知候。依之御訴申上候儀御都合之程も如何敷奉恐入候得共、副使御乗船被仰付置候節ハ船方願之者式三拾人余罷居為申事御座候処、宮古島御米漕被仰付候付而ハ、船方共勲功御取持無之所々都而いやかり、至当分ハ船方願之者壹人も罷居不申、今成ニ而ハ宮古島江之仕舞方如何相調可

申哉与至極心配仕事御座候間、件之趣別条之御取分を以首尾方帰帆仕候ハ、勲功之儀船頭并佐事・定加子・

水主迄御国元江之楷船壺旅之勲功御取持被仰付被下度奉願候。左様被仰付被下候ハ、船方願人も多可有之哉奉存候。此等之趣幾重ニ茂願意相叶候様被遊御賢慮被下度奉願候。此旨宜様被仰上可被下儀奉頼候。以上。

東村町屋小之故新垣筑登之親雲上男子

辰三月

たら新垣

右之通被仰付度奉存候。以上。

御船手奉行

糸数親雲上

これによると、船主であるたら新垣は、その所有する馬艦船を運送馬艦船として公用に供するよう命じられたが、江戸立ちが延期されたことに伴い、宮古島の御米漕船としての運航に変更された。しかし、当初二、三〇人いた「船方願之者」は、この変更により一人もいなくなってしまった。その理

由は、琉薩間航路船の船方を務めた者には勲功が認められるのに対し、宮古島への運航に関わる勲功は鹿児島行きのそれに及ばないためであった。たら新垣は、船方を再度集めるため、船手座に対し、今回の宮古島への運航に参加した船頭・佐事・定加子・水主には、琉薩間航路船である楷船一旅分の勲功を認めてもらいたいと願っている。

史料八からは、次のことが指摘できる。

まず、運送馬艦船の船方を船主が募っている点である。前述の通り、渡唐船では船頭がおかず書を作成し、それを評定所に提出する過程があったが、そもそもの船方の選出は渡唐役人が行っていた。これに対し、募集を船主が行っていることには、運送馬艦船が民間船であり、その運用は船主の主体性が反映されていたことがみて取れる。

次に、運送馬艦船の船方を務めた経験は、王府によって勲功として扱われることである。たら新垣による申請をみる限り、この船が予定通り琉薩間航路船として用いられた場合、楷船と同様の勲功になるはずであったとみてよいだろう。大和旅をこなした経験の獲得は、積間を用いた貿易によって大きな利益を得られる渡唐船の船方への登用にもつながるものだった。⁽⁶²⁾

第六節 琉日関係の隠蔽

琉球が中国に対し、日本との関係を隠蔽したことは、すでに多くの研究で明らかにされている。⁽⁶³⁾ 特

に船舶は漂流によって本来の目的地とは無関係に中国に漂着し、中国人と接触する可能性があったことから、海上交通者には琉日関係を隠蔽するための様々な指示が下されていた。中でも、一七五三年（乾隆一八）から一七五九（乾隆二四）に作成された、上国使者ら・先島の在番ら・渡唐役人ら士族を対象とする中国漂着時の規定集である「旅行心得之条々」に収録される「唐江致漂着之時晴様之条々」は、中国官憲と漂着琉球人のやり取りを一問一答形式で示したマニュアルで、渡辺美季氏による分析がある。⁶⁴ 渡辺氏は特に、琉球人が清に対し日本との関係を隠蔽する際は「宝島」との往来をしようとしていた、大和船に乗る際は「宝島」船を雇っていたなどとする虚偽申告の方法に注目した。そして、虚偽申告の内容を「宝島のレトリック」と呼び、「旅行心得之条々」は「宝島のレトリックを中心とした隠蔽行為の応用規定集」だと述べている。⁶⁵

渡辺氏はその著作において、琉薩間航路船が中国に漂着した事例の一覧表を作成し、「地名詐称リスト」として、琉球人が目的地や出航地をどのように偽ったかを明らかにした。そして、宝島のレトリックを規定の通り用いた例が二例（本稿E・d）のみであることから、一般向けの隠蔽規程（日本との関係を口外しない、原則的な隠蔽行為）は順守されているが、士族向けの応用（宝島のレトリックを利用した「唐江致漂着之時晴様之条々」）は厳守されていなかったことを指摘した。⁶⁶

表六をみると、ほとんどの船が宝島以外の地名を挙げており、確かに「唐江致漂着之時晴様之条々」が順守されているとはいいい難い。ただし、「旅行心得之条々」の成立時期は、運送馬艦船の琉

薩間航路参入より前であることに注意したい。このことについて、一八四八年（道光二八）に成立した、欧米人に対する想定問答集「異国人江返答之心得」との比較を通じ、琉薩間航路船の搭乗者による規定の運用について再検討したい。

まず、「旅行心得之条々」には、上国使者が航海中に漂流した際の規定として、次のようにある。

〔史料九〕⁽⁶⁷⁾

一 上国御使者穀立船より罷登亦罷帰候砌、唐江致漂着候ハ、其晴様

琉球巡見官ニ而候、琉球之儀三十六島有之候、三四年ニ一度巡見官差渡（中略）此節三十六島之内徳之島江罷渡候処船不足付而、宝島商船運賃を以相雇（中略）

附南風之時分二者右通申晴、北風之時分候ハ、宮古島八重山島杯江巡見罷渡候由可申晴候（後略）

ここでは、上国使者が大和船である「穀立船」に乗って上国または帰国中に中国に漂着した時の申告の内容として、搭乗者らは「琉球国巡見官」で、琉球は島がたくさんあるので、三、四年に一度巡見する必要がある、とする。そのうえで、徳之島へ向かう船が不足したために、宝島商船を雇ったと述べるよう命じている。大和船は当時琉球に普及していたジャンク型の馬艦船とは外見が大きく異なる

表六 申告地名一覧

記号	西暦	申告した地名	目的	「旅行心得之条々」 との合致
A	1791	北山徳島	上国	○
a	1795	大島	上国	○
C	1800	八重山	帰国	○
D	1803	大島	上国	○
b	1803	烏父世麻	上国	○
c	1809	大島	上国	○
d	1812	宝島	上国	◎
E	1812	宝島	上国	◎
F	1814	大島、巡査各島	帰国	×
G	1814	喜界島	帰国	×
H	1816	喜屋武県	上国	—
e	1823	巡哨周歴三十六島	上国	△
f	1833	烏父島地方巡査	上国	○
g	1835	大島地方	帰国	×
I	1840	喜界島	帰国	×
h	1854	八重山島	帰国	○

◎…「宝島のレトリック」に合致。

○…上国中の漂着に際して沖縄島より北東の島を選択するか、帰国中の漂着に際して沖縄島より南西の島を選択。

△…具体的な島の名は出さないが、「旅行心得之条々」とは矛盾しない。

×…上国中の漂着に際して沖縄島より南西の島を選択するか、帰国中の漂着に際して沖縄島より北東の島を選択。

—…上記のいずれにも該当しない例外的選択。

るため、宝島の名を持ち出す必要があったのである。

では、「旅行心得之条々」発布後に琉薩間航路に参入した、ジャンク型の運送馬艦船があえて「宝島のレトリック」を用いる必要があるのだろうか。状況はやや異なるが、「旅行心得之条々」において、楷船や馬艦船が中国に漂着した際、大和人が同乗していた場合の申告の内容をみてみる。

「史料一〇」⁽⁶⁸⁾

一 楷船馬艦杯々大和人便乗させ罷登候時、唐江致漂着候ハ、其晴様

私共者北山之年貢積船二而候、宝島小船北山江漂着致破船候付而、此船便乗させ（後略）

便乗している大和人については、北山に漂着した「宝島小舟」の搭乗者であると述べるよう指示している。もちろん、ジャンク型の楷船や馬艦船そのものを、宝島船と偽る様子はない。宝島のレトリックは、日本との関係が明らかに露見しそうな場合において用いられるのである。

ジャンク型である楷船や運送馬艦船が、大和人を乗せていない場合、あえて宝島のレトリックを用いずとも、日本との関係は十分に隠し通すことができる。史料九が挙げる偽りの目的地は徳之島や宮古島、八重山島とされており、地名そのものからは表六にみえる申告が「旅行心得之条々」を無視しているとは思われない。琉球船の搭乗者は「旅行心得之条々」を軽視したのではなく、運送馬艦船の

琉薩間航路参入によって更新された実態に合わせ、運用がなされたとみるべきではないだろうか。

一八四八年に成立した「異国人江返答之心得」は、国内で見かけられる船について尋ねられた場合、次のように返答することとしている。

〔史料一〕⁽⁶⁹⁾

一 大和船相尋候ハ、日ほん之属島宝島船与相答候事。

(中略)

一 楷船馬艦船相尋候ハ、属島之島々江罷渡候段相答候事。

大和船について尋ねられた時は「宝島のレトリック」を用いている反面、楷船や馬艦船について尋ねられた際は、史料一〇同様、琉球の属島に向かうための船とするよう定められており、宝島のレトリックは用いられない。「旅行心得之条々」と「異国人江返答之心得」の成立時期の隙間を埋める琉日関係隠蔽マニュアルは現在のところ見つかっていないが、規定が実態に合わせて変更された結果が、楷船と馬艦船に関する規定からの宝島のレトリックの削除であると考えられる。

これらをふまえて事例の検討に戻る。史料九によると、「旅行心得之条々」は風向きによって虚偽の申告に用いる島を変えるよう指示している。これは原則的に、「南風之時分」は上国の時期、「北風

之時分」は帰国の時期とみてよいだろう。しかし、F・G・H・g・Iは、これに合致していない。離島への渡航を口実としている事例は「異国人江返答之心得」に照らせば矛盾はないが、Hのみ、離島ではなく「喜屋武県」を挙げている。この事例は、清代档案では目的地が「小琉球国屋喜県」と記録されるなど、琉球人と中国官憲の間で意思の疎通がうまくいかなかったか、琉球人側の虚偽申告が徹底されなかったと思われる点がある。この点においては、渡辺氏が述べるように規定が厳守されなかった事例といえる。

一方、eを除くその他の事例では時期と地名が合致している。また、取り上げた地名はともかくとして、F・e・fは「巡査」や「巡島」を名目としている。「旅行心得之条々」の「巡見官」と関連する語といえ、規定の考え方や要素は、琉薩間航路船の搭乗者たちに共有されていたといえる。

第三章 変化する琉薩間航路船

ここまで運送馬艦船の運用形態を取り上げてきたが、改めて、同じ琉薩間航路船である楷船と関連付けて検討したい。焦点となるのは、第二章第四・五節で指摘した、運送馬艦船と楷船の特徴の接近である。

楷船は通常、進貢船を改装した官船だとされるが、一九世紀になると、楷船の船主を名乗る人物が

現れる。

〔史料一二〕⁽⁷⁾

口上覚

(中略)

右者恐多御座候得共申上候。所持馬らん船之儀夏楷船被仰付、早々船拵仕候様被仰渡趣承知仕候。依之奉訴候儀御都合之程も如何敷奉存候得共、右馬らん船之儀去年唐漂着、当夏帰帆仕候付而ハ都而之綱具弱相付難相用得、但書之通新縄ニ而打調不申ハ遠海乗渡候儀念遣仕事ニ而段々脇才覚仕候得共、急不相調至極差支居申事御座候間、何卒本行斤数定代借ニ而卯御船手〆所望被成下度奉願候。此旨宜様被仰上可被下儀奉頼候。以上。

船主

辰七月

仲井真筑登之

これによると、船主の仲井真筑登之は、所持する馬艦船を一八五六（咸豊六）年の夏楷船とすることを命じられた。しかし、その船は以前に中国に漂着したため、綱具が劣化しており、新調するための代金の借用を船手座に求めている。

一八五〇年代、本来首里王府の官船であるはずの楷船も、運送馬艦船同様に民間船を利用して運用されており、しかも漂流を経て急ぎ修理した船であつても使用せざるをえなかった状況がみて取れる。

表二をみると、一八五四年（咸豊四）のhにも船主慶留間筑登之親雲上が乗船している。この人物は琉球側の史料では船頭として記録されており、中国での記録が誤りであるのか、慶留間筑登之親雲上が船主でありながら船頭でもあるのかはわからないが、その船は同様に民間船であつた可能性がある。

王府が楷船を自力で確保できず、民間船に頼った理由は不明だが、官船・民間船の区別なく、海船は頻繁に漂流しており、一九世紀前半には琉球船の海難に関する記録が頻出・増加することが指摘されている。⁽⁷²⁾一八三七年（道光一七）には相次ぐ難船・破船を理由の一つとして琉球館蔵方の窮状が述べられており、⁽⁷³⁾王府による民間船の楷船としての利用は、漂流等による船舶不足が大きな要因と思われる。この時期は、楷船と運送馬艦船の搭乗人数や船方の構成に接近がみられる時期と重なっている。運送馬艦船の船方の人数が増える理由は不明だが、王府による船舶・船方の確保が難くなったこ

とが、楷船の運送馬艦船への接近につながったと考えられる。

高良倉吉氏は、近世末期の先島に、民間人が山原方面を中心とする地域の地船を借り受けて商船として利用する預船が現れることを分析し、その状況は「地船のみでは当該地域（筆者注…先島）の海上交通をカバーできず、民間私船のチャーターをまっではじめて遭運⁽⁷⁴⁾を実現できるという海上史の事情を示している。つまり、海運の主役は民間私船に移行しており、それを担う職能的な海運者の手にゆだねられつつあったのである」と述べた⁽⁷⁴⁾。高良氏の指摘は国内の海上交通に向けられたものであったが、公的な海運の担い手が公権力の手を離れ、民間に移行する状況は、国内航路と琉薩間航路の両方で同時期に起きていたといえる。

おわりに

本稿で論じたことを整理すると、次のことがいえる。

一、運送馬艦船の船体は、最初期のものを除き、船主がすでに保有している大型船を利用したものであった。船具は船主が準備したが、必要な物品については船手座に要求することができた。船方の選出については、一部に渡唐船の船方からの雇い入れがある反面、その大半には船主の意向が強く反映されたと思われる。船方の渡唐船からの雇い入れを除き、これらの要素はいずれも、先

島からの上納品を輸送した御米漕船と共通し、公用を帯びた民間船全体の特徴といえる。また、船方の勲功については御米漕船と異なり、同じ琉薩間航路を運航する官船である楷船と同様であった。

二、運送馬艦船の登場が、琉球の中国に対する琉日関係の隠蔽規定に変化をもたらした可能性がある。

三、一九世紀前半には、原則的に官船が用いられてきた楷船について、民間船が利用されたり、船方の構成に変化がみられたりするようになり、運送馬艦船の特徴と接近した。その原因には、琉球船の相次ぐ漂流と、慶良間島の困窮が考えられることを指摘した。

運送馬艦船は、楷船と同じく上国使者を乗せ、国外と往還する船であり、船具の調達や船方の勲功などの点においては官船に近い待遇を受けているが、船方の選出からみえるように、その本質は民間船で、船主が主体性を有していることを、具体的な事例から明らかにすることができた。また、一九世紀には首里王府の意図とは関わりなく、海運の担い手が民間に移っていく様子を見ることができた。

深澤秋人氏は、「鹿児島航路の場合、福州航路の渡唐使節とは異なり、上国使者と船舶関係者によって外交使節が編成されているのではなく、上国使者は、船舶関係者が動かす船舶（大和船を含む）に便乗していたと考えるべきかもしれない」と指摘している。⁽⁷⁵⁾ 本稿が論じたことは、運送馬艦船

については深澤氏の指摘を裏付けているといえる。今後は、これまで官船だとされてきた楷船の事例検討を深めることで、楷船と運送馬艦船の差異や、琉薩間航路船と渡唐船の差異をより明らかにすることができると考える。

【注】

- (1) 琉球館文書「六九、琉球人は琉船で上京せよ。使者乗船は春、夏楷船各一艘で、馬艦船は小船なので使者乗船は不可（天明七年・一七八七年）」、「九四、馬艦船天明七年より大船につき、楷船として使用したい（寛政四年・一七九二年）」、「九九、使者乗船の一件、再考を願う（寛政五年・一七九三年）」、「一〇一、天明七年より琉球人は琉球船で渡海せよとの仰せ。江戸使者と両先島運送船の事（寛政五年・一七九三年）」、「一二一、春夏楷船の外、琉球館蔵方統料運送のため馬艦船式艘つつ派遣願（文化九年・一八一二年）」（那覇市総務部市史編集室編『那覇市史 資料篇 第一巻の二 薩琉関係文書』那覇市役所、一九七〇年所収）。以下、琉球館文書はいずれも同書。

- (2) 喜舎場一隆「馬艦船」新考」（原題「馬艦船」考）『海事史研究』一三三、一九七四年初出。のち、喜舎場一隆『近世薩琉関係史の研究』国書刊行会、一九九三年所収）。

- (3) 豊見山和行「近世中期の対薩摩外交」（原題「近世中期における琉球王国の対薩摩外交」曾根勇二・木村直也編『新しい近世史② 国家と対外関係』新人物往来社、一九九六年初出。のち、豊見山和行『琉球王国の

外交と王権』吉川弘文館、二〇〇四年所収）。

- (4) 琉球館文書「二一一、春夏楷船の外、琉球館蔵方統料運送のため馬艦船式艘づつ派遣願（文化九年・一八二二年）」、「沖縄旧記書類字句註解書」（『沖縄研究資料二七 旧記書類拔萃・沖縄旧記書類字句註解書』法政大学沖縄文化研究所、二〇一〇年所収。以下、「字句註解書」）。

- (5) 「字句註解書」。

- (6) 「御状案書（咸豊元～五年）」「二八一」(琉球王国評定所文書編集委員会編『琉球王国評定所文書 第十卷』浦添市教育委員会、一九九四年所収)。「」内の番号は、編者によって各号文書に付された通し番号である。『琉球王国評定所文書』については以下同じ。

- (7) 板井英伸「『那覇港図屏風』にみる一九世紀那覇港の船」（『比較民俗研究』二二、二〇〇八年所収）、豊見山和行「船と琉球史―近世の琉球船をめぐる諸相―」（岡本弘道編『周縁の文化交渉学シリーズ五 船の文化からみた東アジア諸国の位相』関西大学文化交渉学教育研究拠点（ICIS）、二〇一二所収）、拙稿「沖縄県立博物館・美術館所蔵「琉球船の図」と関連資料」（『沖縄県立博物館・美術館 博物館紀要』一〇、二〇一七年所収）、琉球船と首里・那覇を描いた絵画史料研究会編『琉球船と首里・那覇を描いた絵画史料研究』思文閣出版、二〇一九年など。

- (8) 前掲、喜舎場「『馬艦船』新考」。

- (9) 池野茂『沖縄山原船水運の展開』ロマン書房本店、一九九四年。

- (10) 高良倉吉「近世琉球における海運史の一側面―預船の事例とその検討」(山本弘文先生還暦記念論集刊行委員会編『山本博文博士還暦記念論集 琉球の歴史と文化』本邦書籍、一九八五年初出。のち、高良倉吉『琉球王国史の課題』ひるぎ社、一九八九年所収)、同「海上交通史の諸相」(『新琉球史―近世編(下)―』琉球新報社、一九九〇年所収)。
- (11) 岑玲『清代中国漂着琉球民間船の研究』榕樹書林、二〇一五年。
- (12) 喜舎場一隆「楷船雜考」(『海事史研究』一五、一九七〇年初出。のち、前掲、喜舎場『近世薩琉関係史の研究』所収)。
- (13) 真栄平房昭「琉球海域における交流の諸相―海運・流通史の視点から―」(財団法人沖縄県文化振興会公文書管理部史料編集室編『沖縄県史 各論編 第四卷 近世』沖縄県教育委員会、二〇〇五年初出。のち、真栄平房昭『琉球海域史論(下)―海防・情報・近代―』榕樹書林、二〇二〇年所収)、深澤秋人「海域史の中的那覇港―一八四〇―五〇年代を中心に―」(上里賢一・高良倉吉・平良妙子編『琉球大学 人の移動と二一世紀のグローバル社会 東アジアの文化と琉球・沖縄―琉球／沖縄・日本・中国・越南』彩流社、二〇一〇年所収)、同「琉球の船舶乗組員からみた海域史―護送船・飛船の例を中心に―」(前掲、岡本編『周縁の文化交渉学シリーズ五 船の文化からみた東アジア諸国の位相』所収)。
- (14) 前掲、深澤「海域史の中的那覇港―一八四〇―五〇年代を中心に―」。
- (15) 前掲、拙稿「沖縄県立博物館・美術館所蔵「琉球船の図」と関連資料」。

(16) 渡辺美季「清に対する琉日関係の隠蔽と漂着問題」(『史学雑誌』一一四―一一、二〇〇五年初出。のち、渡辺美季『近世琉球と中日関係』吉川弘文館、二〇一二年所収)。

(17) 渡辺氏の「地名詐称リスト」には、一八〇六年(嘉慶一一)に中国に漂着した翁氏佐久真親方盛寧が乗る船があるが、出典に船種の明示がないため除外した。

(18) 「一 船主宮城筑登之親雲上所持之馬艦船、春運送船被仰付候付、船具所望申出之事」(「年中各月日記(帳当座)(咸豊元年)」(琉球王国評定所文書編集委員会編『琉球王国評定所文書 第五卷』浦添市教育委員会、一九九〇年所収)、史料三・四・八。

(19) 「去冬、当島(筆者注…宮古島)雇馬艦仲松船之儀(中略)、今壹艘之雇船謝敷筑登之親雲上馬艦船者当夏和江之夏運送船被仰付候間(後略)」(「奥州人七人宮古島江漂着破船那覇江送来候二付介抱日記(咸豊九年)」(「二」、琉球王国評定所文書編集委員会編『琉球王国評定所文書 第十五卷』浦添市教育委員会、二〇〇〇年所収)、史料八。

(20) 前掲、拙稿「沖縄県立博物館・美術館所蔵「琉球船の図」と関連資料」は一間を約一・八二メートルとし、Bの全長を三六・四メートル、最大幅を一〇・九二メートルとした。これに対し、琉球船と首里・那覇を描いた絵画史料研究会は、一間を一・九七メートル、全長・最大幅をそれぞれ三九・四メートル・一一・八メートルとした(前掲、『琉球船と首里・那覇を描いた絵画史料研究』)。これは石井謙治『図説和船史話』(至誠堂、一九八三年)を参照したものであり、拙稿を訂正し、琉球と首里・那覇を描いた絵画史料研究会

の指摘に従いたい。

- (21) 前掲、高良「海上交通史の諸相」は、地船について「耐久年数は十年前後であり、五、六年を過ぎると「古船」と称し修理を要した」とする。

- (22) 岡本弘道「古琉球期の琉球王国における「海船」をめぐる諸相」（『東アジア文化交渉研究』一、二〇〇八年初出。のち、岡本弘道『琉球王国海上交渉史研究』榕樹書林、二〇一〇年所収）。

- (23) 深澤秋人「家文書 解説」（那覇市市民文化歴史資料室編『那覇市史 資料篇 第一卷一二 近世資料補遺・雑纂』那覇市役所、二〇〇四年所収）。

- (24) 前掲、喜舎場「楫船雑考」。喜舎場氏は出典として、「『近世地方経済史料』第十卷、卷之九・十」と書名のみを挙げている。

- (25) 「古老集記類の二」（小野武夫編『近世地方経済史料 第十卷』近世地方経済史料刊行会、一九三二年所収。以下、「古老集記類」三九九～四〇一頁。傍線筆者。

- (26) 「古老集記類」三七四～三七五頁。傍線筆者。

- (27) 深瀬公一郎「近世琉球における上国使者の派遣―【上国使者一覧年表】と統計データの分析―」（『八～一七世紀の東アジア地域における人・物・情報の交流―海域と港市の形成、民族・地域間の相互認識を中心に―（下）』東京大学大学院人文社会系研究科、二〇〇四年所収）。

- (28) 前掲、深澤「家文書 解説」。

(29) 運送馬艦船同様、公用を帯びた民間船である、先島航路の御米漕船にも積間・乗間・船間があったことが、

一八七九年（明治一二）の「請取払帳」（豊見山和行『琉球王国における海運と漂流・漂着に関する研究』

二〇〇一年（平成一三）度～二〇〇三年（平成一五）度 文部科学省科学研究費補助金（基盤研究（C）

（二））研究成果報告書 課題番号 一三六一〇三九一、二〇〇四年所収）からみて取れる。

(30) 「差出（進上・進覧物関係文書）」（前掲、那覇市市民文化歴史資料室編『那覇市史 資料篇 第一卷一二

近世資料補遺・雑纂』所収）によると、散砂糖一〇〇斤（樽一丁）を除く二四万二九五五斤の砂糖を二二一三丁の砂糖樽に、つまり一樽に約一一五斤を詰めて運送している。一方、Jは一樽に約八四斤しか詰めていない。事例が乏しいが、平均し、本稿では一樽に詰める砂糖を一〇〇斤とした。

(31) 「差出（進上・進覧物関係文書）」他に、道光午三月の記録でも、「二十三萬斤程 春運送船 十八萬三千斤

程 夏運送船」とあり、一八二三年の規定の数値に近い（『古老集記類』三九七頁）。年不明だが、本文で述べた通り、道光午年は一八二二年以降である。

(32) 「差出（船頭関係文書）」（前掲、那覇市市民文化歴史資料室編『那覇市史 資料篇 第一卷一二 近世資料補遺・雑纂』所収）。以下、一八四四年（道光二四）の事例は、ことわりがない限り同書による。

(33) 前掲、板井「『那覇港図屏風』にみる一九世紀那覇港の船」。

(34) なお、板井氏は前掲、「『那覇港図屏風』にみる一九世紀那覇港の船」において、すでに唐船伝馬について「唐船すなわちジャンク船に付属する舟艇を指すもの」と推測している。

(35) 喜舎場一隆「琉球における船手座について」(『海事史研究』一二、一九六九年所収。のち、前掲、喜舎場『近世薩琉関係史の研究』所収)。

(36) 前掲、豊見山「船と琉球史―近世の琉球船をめぐる諸相―」。

(37) 「朝鮮人拾壺人慶良間島漂着馬艦船を以送越候日記(雍正十一年―同十二年)」(琉球王国評定所文書編集委員会編『琉球王国評定所文書 第一卷』浦添市教育委員会、一九八八年所収)。

(38) 「年中各月日記(帳当座)(咸豊六年)」(「一二六一」)(琉球王国評定所文書編集委員会編『琉球王国評定所文書 第十二卷』浦添市教育委員会、一九九六年所収)。目録には史料四とあわせて「一 春運送船々主合楫并杉大帆けた所望被成下度願之事」とある。なお、一部を「『琉球王国評定所文書』正誤表」(浦添市立図書館沖縄学研究室編『琉球王国評定所文書 総索引』浦添市教育委員会、二〇〇三年所収)により修正した。

(39) 「年中各月日記(帳当座)(咸豊六年)」(「一二六一」)。

(40) 両史料の要望先は明記されていないが、同書では夏運送船船主が「御船手」(船手座)から檣の借用を要望している(「二〇〇」)。また、一八五三年(咸豊三)の春運送船が帰国中に嵐にあい、碇や綱などを流失した際には、船手座が返却の催促をしている(「二二―」)。これらのことから、申請先は船手座だとわかる。

(41) 「年中各月日記(帳当座)(咸豊六年)」には同様の申請が数多く収録されており、公用を帯びた民間船である先島への「御検使御乗船」(「二六〇―」、二六二―、二六五―)の取り扱いも同様であった。

(42) 前掲、拙稿「沖縄県立博物館・美術館所蔵「琉球船の図」と関連資料」。

(43) 「楷船の儀は定式人数四拾壹人、役々乗船仕候へは、六拾人程ニ及申候間（後略）」（琉球館文書「二五九、琉球へ金銀錢を支給しないとのこと（享和元年、一八〇一年）」）。

(44) 前掲、喜舎場「楷船雑考」。

(45) 砂川玄正「〔近世時代〕史料を通して見る宮古の船々」（『平良市総合博物館紀要』七、二〇〇〇年所収）は、一八七四年（明治七）の「富川親方宮古島仕上世座例帳」の「御当地運送之船々積高並船中人数定事」にある「人数者帆壹反ニ付壹人七分宛例」の記述により、一二反帆船の船方の人数を二〇から二一人と算出した。この数値は運送馬艦船の船方の人数に近く、同船と先島からの上納品輸送船は同一船を用いる場合があることから、運送馬艦船にこの定めが準用された可能性がある。ただし、同史料の成立は、後述の運送馬艦船の船方が増加する事例の後であり、さらなる検討を要することから、ここでは指摘に留めたい。

(46) 水主は船中で最も低級な役職である水夫で、他に「水手」、「加子」と記される。本稿では引用部分を除き、「水主」で統一する。

(47) 前掲、拙稿「沖縄県立博物館・美術館所蔵「琉球船の図」と関連資料」。

(48) 前掲、深澤「海域史の中的那覇港―一八四〇～五〇年代を中心に―」。

(49) 清代档案では「那覇府西県人」（中国第一歴史档案館編『清代中琉関係档案選編』中華書局出版、一九九三年、四九四頁。同『清代中琉関係档案続編』中華書局出版、一九九四年、一一七一頁）とされていたが、

『歴代宝案』二一・一二五―一〇七（沖縄県教育庁文化財課史料編集班編『歴代宝案 校訂本 第十冊』沖縄県教育委員会、二〇一四年所収）では泊村の名が加えられ、「那覇府西県西同庄泊同庄等处」とされている。

（50）前掲、真栄平「琉球海域における交流の諸相―海運・流通史の視点から―」。

（51）東恩納寛惇『東恩納寛惇全集 第七卷 南島風土記』（第一書房、一九八〇年）。

（52）前掲、深澤「海域史の中的那覇港―一八四〇―五〇年代を中心に―」。

（53）『古老集記類』三七二頁。傍注・傍線筆者。

（54）津口通手形は、搭乗者や積載貨物を王府に申請する書類であり、その意味ではいずれの船方も王府の承認を得ている。

（55）前掲、深澤「海域史の中的那覇港―一八四〇―五〇年代を中心に―」。

（56）「二四八 琉球藩民ヲ救助セシ諾耳威国船長ヘ謝儀ノ件」（琉球政府編『沖縄県史 第一二巻 資料編二 沖縄県関係各省公文書一』琉球政府、一九六六年所収）。なお、本史料では船頭古謝筑登之が「船問屋西村渡嘉敷之馬艦船ヲ傭ヒ」と述べており、船方にも船頭と同じ与那原村出身者が複数いる。本稿では船主の主体性を論じたが、今後は船頭の主体性にも目を向ける必要がある。

（57）C・Dは、『中山世譜』巻一〇にそれぞれ「那覇府西村仲地親雲上十二反帆馬艦」（嘉慶庚申年条）、「西村翁長筑登之親雲上十二反帆馬艦」（嘉慶癸亥年条）とあり、仲地親雲上と翁長筑登之親雲上はどちらも運送馬艦船に乗船している。『中山世譜』における船名は、Hのように、乗船していない場合であっても船主の名

を冠して「泊村名城馬艦」（巻一一、嘉慶二十一年丙子条）とされることから、仲地親雲上と翁長筑登之親雲上も同様に船主である可能性が高い。Fは清代檔案に「船主水手三十人」（前掲、中国第一歴史檔案館編『清代中琉關係檔案選編』四六三頁）との記述がある。

- (58) 例えば、『歴代宝案』二一・一六二・二一（沖縄県教育庁文化財課史料編集班編『歴代宝案 訳注本 第十二冊』沖縄県教育委員会、二〇一五年所収）には、一八三五年（道光一五）に中国に漂着した、御米漕船と思われる三隻の船の搭乗者である渡慶次等一人、池味等一四人、新垣等一五人の救助・送還について記されているが、渡慶次等の船の船主は「本国」にいて乗船しないのに対し、池味等、新垣等の船には船主が乗っている。

- (59) 深澤秋人「渡唐使節の編成」（原題「近世琉球における渡唐使節の編成―十九世紀の事例を中心に―」『沖縄文化研究』二六、二〇〇〇年初出。のち、深澤秋人『近世琉球中国交流史の研究』榕樹書林、二〇一一年所収）。

- (60) 「琉球資料一二九 琉球雜記」（那覇市企画部文化振興課編『那覇市史 資料篇 第一巻一〇 琉球資料（上）』那覇市役所、一九八九年所収）。

- (61) 「年中各月日記（帳当座）（咸豊六年）」「二三三・一、二三三・二」。

- (62) 「渡唐船佐事・定加子代合之節者、進貢・接貢船又者楷船・馬艦船船方相勤、船柄・勲功相増候者江被仰付候御規向候処（後略）」（「進貢船仕出日記（道光二十六年）」「七」琉球王国評定所文書編集委員会編『琉球

王国評定所文書 第二卷』浦添市教育委員会、一九八九年所収）。

- (63) 喜舎場一隆「近世期琉球の対外隠蔽主義政策」（原題「近世期沖縄の対外隠蔽主義政策」『海事史研究』一六、一九七一年初出。のち、前掲、喜舎場『近世薩琉関係史の研究』所収）、紙屋敦之「幕藩体制における琉球の位置―幕・薩・琉三者の権力関係―」（『幕藩制国家の琉球支配』校倉書房、一九九〇年所収）など。
- (64) 渡辺美季「清に対する琉日関係の隠蔽―『旅行心得之条々』の分析を中心に―」（『アジア民衆史研究』一〇、二〇〇五年）、前掲、「清に対する琉日関係の隠蔽と漂着問題」。
- (65) 前掲、渡辺「清に対する琉日関係の隠蔽と漂着問題」。
- (66) 前掲、渡辺「清に対する琉日関係の隠蔽と漂着問題」。
- (67) 「旅行心得之条々」（前掲、那覇市市民文化部歴史資料室編『那覇市史 資料篇 第一卷一二 近世資料補遺・雑纂』所収）。傍線筆者。
- (68) 「旅行心得之条々」。傍線筆者。
- (69) 「異国人江返答之心得」（琉球王国評定所文書編集委員会編『琉球王国評定所文書 第十七卷』浦添市教育委員会、二〇〇一年所収）。
- (70) 前掲、中国第一歴史档案館編『清代中琉関係档案続編』一一七一頁。
- (71) 「年中各月日記（帳当座）（咸豊六年）」「二三四―五」。傍線筆者。なお、抜粋部分は船主が船手座から様々な道具を借用したいことを申し出る一連の文書群の一部であり、いずれにも船主仲村渠筑登之親雲上が同じ

く船主の仲井真筑登之の申し出の通り承諾を求める奥書がある。仲井真筑登之と仲村渠筑登之親雲上の関係は同史料からは読み取れず、今後の検討を要する。

- (72) 金城正篤「校訂本 第九冊・十冊解説」(前掲、沖縄県教育庁文化財課史料編集班編『歴代宝案 校訂本第十冊』所収)、小島晋治「校訂本 第十一・第十二冊解説」(沖縄県文化振興会公文書管理部史料編集室編『歴代宝案 校訂本 第十二冊』沖縄県教育委員会、二〇〇〇年所収)。のち、ともに沖縄県教育庁文化財課史料編集班編『歴代宝案編集参考資料一六 『歴代宝案』校訂本解説集』沖縄県教育委員会、二〇一七年所収。

- (73) 上原兼善「貿易の推進と渡唐役者の動向」(『近世琉球貿易史の研究』岩田書院、二〇一六年所収)。

- (74) 前掲、高良「近世琉球における海運史の一側面―預船の事例とその検討」。傍注筆者。

- (75) 前掲、深澤「海域史の中的那覇港―一八四〇―五〇年代を中心に―」。